Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/1726

27. 01. 88

Sachgebiet 923

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Dr. Sperling, Amling, Antretter, Kretkowski, Bamberg, Ewen, Frau Faße, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Dr. Niese, Pauli, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/1576 —

Verkehrsunfälle Jugendlicher nach Veranstaltungen

Der Bundesminister für Verkehr – StV 10/00.02.13/1 Vm 88 – hat mit Schreiben vom 26. Januar 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie viele Jugendliche sind in den letzten fünf Jahren mit Moped, Motorrad oder PKW nach dem Besuch von Diskotheken, kulturellen oder sportlichen Veranstaltungen verletzt worden oder ums Leben gekommen?

Bei der Datenerhebung im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik wird der Fahrtzweck nicht erhoben. Es ist somit nicht bekannt, wie viele verunglückte Jugendliche im Anschluß an den Besuch von Discotheken, kulturellen oder sportlichen Veranstaltungen verletzt wurden oder ums Leben kamen.

Ungeachtet dessen läßt sich folgendes feststellen:

Die Frage richtet sich ausschließlich auf außerhäusliche jugendspezifische Freizeitaktivitäten. Aus der Freizeitforschung ist bekannt, daß der überwiegende Anteil dieser Freizeitaktivitäten bei dieser Altersgruppe auf das Wochenende entfällt. Wie umfassende Verkehrserhebungen bestätigt haben, dienen die Nachtfahrten von jungen Fahrern am Wochenende fast ausschließlich Freizeitzwecken.

Nach den bisherigen Analysen der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Thema „Disco-Unfälle" bestehen auch dementsprechende deutliche zeitliche Konzentrationen im Unfallgeschehen junger Fahrer. Dabei sind es neben den Jugendlichen insbeson-

dere die jungen Erwachsenen als Pkw-Fahrer sowie deren Mitfahrer, die am Wochenende nachts verunglücken.

Wie Tabelle 1 exemplarisch ausweist, verunglückten in der Nacht zum Samstag und in der Nacht zum Sonntag jeweils zwischen 22.00 und 3.59 Uhr, das heißt, in nur 12 Stunden der Woche, im Jahre 1985 19,2 % aller getöteten Fahrer und 24,0 % aller getöteten Mitfahrer dieser Altersgruppe. Insgesamt geschehen aber nur 5,6 % aller Unfälle mit Personenschaden in diesen 12 Wochenstunden, dabei kommen zum Beispiel 7,5 % aller getöteten Fahrer im Alter von 25 und mehr Jahren ums Leben. Demnach sind junge Leute zu dieser Zeit im Unfallgeschehen weit überrepräsentiert.

Zwischen 1983 und 1985 haben sich starke Rückgänge bei den Absolutzahlen der Verunglückten ergeben (siehe Tabelle 1); 1986 sind die Gesamtzahlen zwar wieder angestiegen, jedoch läßt das günstige Ergebnis für 1987 einen Rückgang sogar hinter das Ergebnis von 1985 erwarten.

Tabelle 1
Verunglückte Fahrer bzw. Mitfahrer von Pkw im Alter von 18 bis 24 Jahren

Jahr	Getötete Fahrer			Verletzte Fahrer		
	Insgesamt	davon Freitag + Samstag Anzahl	Nacht[1]) %	Insgesamt	davon Freitag + Samstag Anzahl	Nacht[1]) %
1983	1 522	301	19,8	63 257	7 762	12,3
1984	1 261	236	18,7	61 356	7 478	12,2
1985	1 003	193	19,2	53 669	6 140	11,4
1986	1 145	–	–	61 425	–	–
1987[2])						

Jahr	Getötete Mitfahrer			Verletzte Mitfahrer		
	Insgesamt	davon Freitag + Samstag Anzahl	Nacht[1]) %	Insgesamt	davon Freitag + Samstag Anzahl	Nacht[1]) %
1983	665	147	22,1	30 727	5 361	17,5
1984	603	131	21,7	28 920	5 149	17,8
1985	434	104	24,0	25 264	4 354	17,2
1986	477	–	–	28 300	–	–
1987[2])						

[1]) Freitag 22.00 Uhr bis Samstag 3.59 Uhr und Samstag 22.00 Uhr bis Sonntag 3.59 Uhr.
[2]) Für 1987 noch keine Daten vorhanden.

2. Welches sind die Hauptursachen für diese Unfälle?

Wie schon zu Frage 1 ausgeführt, ist nicht bekannt, ob Unfallbeteiligte vorher Discotheken, kulturelle oder sportliche Veranstaltungen besucht haben. Es wird daher in Verbindung mit der Antwort zu Frage 1 in Tabelle 2 gezeigt, welche Unfallursachen den jungen Pkw-Fahrern Freitag- beziehungsweise Samstagnacht zugeordnet wurden.

Tabelle 2
Polizeilich genannte Unfallursachen der 18- bis 24jährigen Pkw-Fahrer, welche Freitag- und Samstagnacht[1]) im Jahre 1985 an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren

Unfallursachengruppe[2])	Häufigkeit[2]) Anzahl	%
Geschwindigkeit	4 814	56,4
Verkehrstüchtigkeit (insbesondere Alkohol)	3 038	35,6
Vorfahrt, Vorrang	1 109	13,0
Falsche Fahrbahn, Rechtsfahrgebot	784	9,2
Abbiegen, Wenden	759	8,9
Übrige Ursachen	2 878	33,7
Gesamtzahl der Beschuldigten	8 542	100

[1]) Freitag 22.00 Uhr bis Samstag 3.59 Uhr und Samstag 22.00 Uhr bis Sonntag 3.59 Uhr.

[2]) Mehrfachnennungen bei Unfallursachen möglich.

Tabelle 2 belegt mit den Zahlen des Jahres 1985 die weitaus dominierende Rolle von „Alkohol" und „Geschwindigkeit" unter allen genannten Unfallursachen. Bezieht man die Häufigkeit der genannten Unfallursachen auf die Zahl der jungen Fahrer, denen mindestens eine Unfallursache von der Polizei zugeordnet wurde, so ergibt sich, daß in 35,6 % der Fälle "Alkohol" und 56,4 % der Fälle „Geschwindigkeit" genannt wurden.

Neuere Daten als die des Jahres 1985 stehen der Unfallforschung noch nicht zur Verfügung.

3. Welche jugendspezifischen Ursachen gibt es?

Aufgrund altersspezifischer Freizeitpräferenzen stellen die 18- bis 24jährigen eine in hohem Maße zur Nachtzeit fahrende Verkehrsteilnehmergruppe dar. Zu dieser Gefahrenexposition kommt die für diese Altersgruppe typische Bereitschaft zu riskantem Verhalten als weiterer, die Verkehrssicherheit beeinträchtigender Faktor hinzu.

Bestimmte Formen der nächtlichen Freizeitgestaltung Jugendlicher führen zudem leicht zu einer Beeinträchtigung der für das Führen eines Fahrzeuges notwendigen Leistungsfähigkeit. Nach den Untersuchungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, Wien, erfahren zum Beispiel Discothekenbesucher alleine durch den Aufenthalt in einer Discothek individuelle Beeinträchtigungen ihrer Leistungsfähigkeit, die, jede für sich alleine genommen, zwar nicht von vornherein dramatisch sind, in der Summe aber negative Auswirkungen haben (zum Beispiel Ermüdung der Sinnesleistung aufgrund massiver Reizüberflutung, veränderter Gefühlszustand etc.). Diese physiologischen Veränderungen werden in vielen Fällen nicht einmal bemerkt.

Unabhängig von den bereits genannten Ursachen stellen Fahrer mit kurzzeitigem Führerscheinbesitz im Hinblick auf Nachtfahrten eine besondere Risikogruppe dar. Denn aufgrund ihrer geringen Fahrroutine wirken sich der Wechsel von Hell auf Dunkel, die Einengung des Gesichtsfeldes und Unsicherheiten bei der Tiefenwahrnehmung besonders negativ aus. Dies wird durch den Genuß von Alkohol noch verstärkt.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den Alkoholgenuß als Unfallursache?

Die Bedeutung des Alkoholgenusses als Unfallursache wurde bereits unter Punkt 2 erörtert.

5. Inwieweit ist die Bundesregierung bereit, die Verkehrsunfälle von Jugendlichen nach dem Besuch von Diskotheken, kulturellen oder politischen Veranstaltungen, die Unfallursachen und Abhilfemöglichkeiten in einem besonderen Vorhaben untersuchen zu lassen?

Aufgrund der hohen Unfallrisiken Jugendlicher bei nächtlichen Freizeitfahrten und der besonderen Schwere dieser Unfälle hat die Bundesanstalt für Straßenwesen das Problem nächtlicher Freizeitunfälle Jugendlicher aufgegriffen, um Hinweise auf mögliche Maßnahmeentwicklungen zu erhalten. Aus diesem Grunde wurden bereits zwei Planungsstudien zu diesem Problemfeld vergeben:

— „Analyse von Nachtunfällen junger Fahrer". Eine Auswertung von circa 300 Disco-Unfällen auf der Grundlage polizeilicher Ermittlungsakten.

— „Alternative Fahrgelegenheiten im ländlichen Raum zur Erhöhung der Verkehrssicherheit". Entwicklung einer geschlossenen Bedienungskonzeption für flexible öffentliche Verkehrsmittel (Disco-Busse, Sammeltaxen) in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage. Eine entsprechende Vorstudie wird im April 1988 abgeschlossen; danach wird entschieden, inwieweit ein Modellversuch durchgeführt wird.

6. Welche regionalen Schwerpunkte gibt es bei solchen Unfällen?

Empirische Ergebnisse zu regionalen Schwerpunkten nächtlicher Freizeitunfälle Jugendlicher liegen zur Zeit noch nicht vor.

Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrer sind nicht vorrangig ein Problem des ländlichen Raumes. Erste Ergebnisse aus der Forschung der Bundesanstalt für Straßenwesen deuten vielmehr darauf hin, daß die These, die Disco-Unfälle seien eher ein Problem der Flächenstaaten als der Stadtstaaten, nicht länger aufrechtzuerhalten ist.

7. Mit welchen Maßnahmen trägt die Bundesregierung dazu bei, das hier vorhandene Gefährdungspotential zu verringern?

Die Bekämpfung der hohen Unfallbelastung junger Fahranfänger steht im Mittelpunkt des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 der Bundesregierung, das mittlerweile in Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien umgesetzt worden ist. Neben den Verbesserungen der Ausbildung und Prüfung sowie dem Stufenführerschein für motorisierte Zweiräder ist hier vor allem die Fahrerlaubnis auf Probe zu nennen, die seit dem 1. November 1986 für alle nach diesem Zeitpunkt erstmals erworbenen Fahrerlaubnisse gilt. Die zweijährige Probezeit, in der bereits nach dem ersten schwerwiegenden Verstoß gezielte Maßnahmen (Nachschulung auffällig gewordener Fahranfänger) ergriffen werden, trägt nach den bisherigen Erfahrungen wesentlich zu einer Dämpfung der hohen Risikobereitschaft der jungen Fahranfänger bei.

8. In welcher Weise hält die Bundesregierung die bisher ergriffenen Maßnahmen für ausreichend?

Im ersten Jahr seit Inkrafttreten der Fahrerlaubnis auf Probe wurden im Fahranfängerregister beim Kraftfahrt-Bundesamt circa 820 000 Fahranfänger registriert. Von diesen sind bisher erst 9 500 mit rechtskräftigen Urteilen oder Bußgeldbescheiden vom Kraftfahrt-Bundesamt an die Führerscheinbehörden gemeldet worden, damit jeweils die Teilnahme an einem Nachschulungskurs angeordnet werden kann. Dies bedeutet, daß im ersten Jahr nur etwas mehr als 1 % der Fahranfänger so auffällig geworden sind, daß eine Nachschulung angeordnetet werden mußte. Zwar muß aus verschiedenen Gründen damit gerechnet werden, daß diese Zahl in der weiteren Anwendung der Fahrerlaubnis auf Probe noch etwas ansteigen wird; gleichwohl lassen bereits diese ersten Ergebnisse erkennen, daß die Fahrerlaubnis auf Probe den risikobekämpfenden Effekt erzielt, der vom Gesetzgeber beabsichtigt worden war. Die Bundesanstalt für Straßenwesen wird im Auftrag des Bundesministers für Verkehr die weitere Entwicklung im Rahmen einer Wirksamkeitsuntersuchung verfolgen und zu Beginn der 90er Jahre erste Ergebnisse dazu vorlegen.

9. Welche weiteren Schritte sind geplant?

Nachdem in Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 der Bundesregierung zahlreiche Neuregelungen im Bereich des Straßenverkehrsgesetzes, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sowie der Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften erlassen worden sind, sollten zunächst die Wirkungen dieser Maßnahmen beobachtet und ausgewertet werden, bevor über weitere Schritte entschieden wird. Die Fülle der neuen Vorschriften muß zunächst von den Verwaltungsbehörden der Länder, den Fahrlehrern, den Prüforganisationen und nicht zuletzt von den betroffenen Bürgern selbst verarbeitet und umgesetzt werden. Hierzu ist eine Phase der Konsolidierung dringend erforderlich.

Im übrigen ist ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik der 11. Legislaturperiode die Verbesserung des ÖPNV in der Fläche. Hierzu liegt ein erster Arbeitsgruppenbericht aus dem Bundesverkehrsministerium vor. Hierin wird den unkonventionellen Bedienungsformen zur Lösung von Problemen im ÖPNV ländlicher Räume ein hoher Stellenwert beigemessen. Die Mobilität Jugendlicher, auch im Hinblick auf Freizeitaktivitäten, gehört durchaus auch zu diesem Problembereich. Das geplante Konzept der Bundesregierung zur Verbesserung des ÖPNV in der Fläche wird nach derzeitigem Erkenntnisstand zu den unkonventionellen Bedienungsformen Empfehlungen und Vorschläge enthalten.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung generell den Einsatz von Anruf-Sammeltaxen oder anderen unkonventionellen Bedienungsformen als Ergänzung des ÖPNV?

Die Bundesregierung steht dem Einsatz von Anruf-Sammeltaxen oder anderen unkonventionellen Bedienungsformen als Ergänzung des ÖPNV positiv gegenüber. So hat der Bundesminister für Verkehr unter anderem eine Untersuchung zum Thema „Voraussetzungen für eine stärkere Verknüpfung der Taxen und Mietwagen mit den anderen Verkehrsmitteln des ÖPNV" durchführen lassen und die Ergebnisse den für die Gestaltung des ÖPNV verantwortlichen Gebietskörperschaften sowie den Verkehrsverbänden zur Verfügung gestellt.

Das Personenbeförderungsgesetz steht in seiner geltenden Fassung der Erprobung und Durchführung von Innovationen nicht im Wege.

Für die verschieden gestalteten Einsatzmöglichkeiten der Anruf-Sammeltaxen sowie andere Bedienungs- und Kooperationsformen gibt es bereits eine Vielzahl praktischer Beispiele für Städte jeder Größenordnung.

Die praktische Erprobung, der Betrieb und die Finanzierung freiwilliger Kooperationen der Verkehrsunternehmen im gewerblichen Straßenpersonenverkehr einschließlich Taxen liegen aber bei den für die Gestaltung des ÖPNV Verantwortlichen, das heißt,

bei den Unternehmen und den Behörden der Länder, Kreise und Gemeinden. Dort sind – abgestellt auf den jeweiligen Einzelfall – praktische Erfahrungen zu sammeln und geeignete Integrationsformen zu entwickeln.

11. Welche Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Inland oder Ausland liegen der Bundesregierung vor zum Einsatz solcher Bedienungsformen speziell für Jugendliche („Disco-Busse") zur Verringerung des Risikos für diese Gruppen?

Auf Anregung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates wurde im Zeitraum 86/87 in Lichtenfels-Trieb ein Disco-Bus Service eingerichtet. Die Finanzierung dieses Disco-Busses erfolgte über einen ortsansässigen Discothekenbetreiber. Fahrgastzählungen und Elternreaktionen dokumentieren eine hohe Akzeptanz dieser Maßnahme.

Ein umfassender Erfahrungsbericht über den Einsatz von Disco-Bussen oder Disco-Taxen wurde vom österreichischen Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) vorgelegt. Wie die Untersuchungen des KfV zeigen, konnte durch diese Maßnahme in Verbindung mit Aufklärungskampagnen und der Propagierung der Verbilligung alkoholfreier Getränke in Discotheken im ersten Quartal 1987 eine rückläufige Tendenz der Wochenend-Nachtunfälle junger Fahrer verzeichnet werden.

12. In welcher Weise ist die Bundesregierung bereit, Modellversuche in der genannten Richtung zu initiieren oder finanziell zu unterstützen?

Im Rahmen des Forschungsauftrages der Bundesanstalt für Straßenwesen wird auch eine praktische Anwendung der Idee des Disco-Busses erprobt. Aber auch in die allgemeine Problemstellung, ÖPNV in Schwachlastzeiten und auch in schwachbesiedelten Regionen bürgernah und nachfragegerecht zu betreiben, sind speziell die jugendlichen Discobesucher mit einzubeziehen. Ein derzeit im Bundesverkehrsministerium in Arbeit befindliches Forschungskonzept zur Verbesserung des ÖPNV in der Fläche widmet sich verstärkt auch den unkonventionellen Bedienungsformen. Hier sind auch Vorschläge zur sinnvollen Integration von Disco-Fahrdiensten in den ÖPNV zu erarbeiten.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333